Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas
S/C

Versión Taquigráfica N° 471 de 2016

DESPACHANTES DE ADUANA DEL DEPARTAMENTO DE COLONIA

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 13 de abril de 2016

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Omar Lafluf.
MIEMBROS:	Señores Representantes Mary Araújo, Daniel Caggiani, Felipe Carballo, Juan José Olaizola, Adrián Peña y Martín Tierno.
INVITADOS:	Señores Juan Costabel, Fabián Charreau, Luis González, Edgardo Priori y Giovanni Lapachian.
SECRETARIA:	Señora Doris Muñiz.
PROSECRETARIA:	Señora Viviana Calcagno.

SEÑOR PRESIDENTE (Omar Lafluf).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene el gusto de recibir a una delegación de despachantes de Aduana, representantes de empresas de transporte y usuarios de Zona Franca de Colonia, afectados al Comercio Exterior con la República Argentina, integrada por los señores Giovanni Lapachian, Juan Costabel, Fabián Charreau, Luis González, Edgardo Priori, Emilio Fernández y Carlos Torres.

Hemos recibido una nota solicitando una entrevista que dice: "Por intermedio de la presente, los abajo firmantes, Despachantes de Aduana, representantes de Emp. Transportes, Usuarios de Zona Franca de Colonia, empleado en general, todos afectados al Comercio Exterior con la Rep. Argentina, vemos con tremenda preocupación la cancelación de las frecuencias del ferry de carga de camiones desde el Puerto de Colonia al Puerto de Buenos Aires y viceversa.- Por intermedio de una nota de la empresa Ferry Líneas Argentinas, nos comunicó el día 14 de marzo, que a partir del día 18 de marzo cancelaba lo anteriormente expuesto.- Dejamos constancia que esta empresa venía realizando la travesía por más de 45 años, y en este momento que se incrementa el flujo comercial con Argentina sorpresivamente y en una semana se nos anularon las posibilidades laborales a más de 200 personas directas o indirectamente".

Les cedemos la palabra para que amplíen la situación.

SEÑOR PRIORI (Edgardo).- Tal como expresamos en la nota que enviamos a la comisión, en tan solo cuatro días nos quedamos sin trabajo y sin medio de transporte que conecte Colonia con Buenos Aires y viceversa, en lo que tiene que ver con las exportaciones y las importaciones.

Lo único que tenemos para con la empresa son palabras de agradecimiento, ya que durante más de cuarenta años nos permitió realizar un trabajo fluido y sincronizado.

En épocas mejores llegamos a tener hasta dos importaciones diarias desde Argentina. Esto quiere decir que en lugar de veinte camiones, se transportaba el doble: cuarenta de ida y otros tanto de vuelta.

En el despacho de Aduana tenemos colegas, transportistas y gente allegada a Zona Franca que, aunque no pudieron acompañarnos hoy, manifiestan sentirse directamente afectadas, porque muchísima de la mercadería que llega y sale de Colonia procede de ahí.

Aparentemente, la empresa desistió de la travesía. Nosotros queremos solicitar a los diputados que nos sirvan de nexo para llegar con mayor facilidad a las autoridades. La empresa no está más interesada en la frecuencia, aunque a partir del nuevo gobierno argentino hubo un renacimiento, volviendo a ser lo de antes. Actualmente-, no había dos frecuencias de ferry, pero hasta hace tres o cuatro meses el viaje que realizaba era bastante menguado y ahora prácticamente iba y venía lleno.

Nosotros tenemos cierto contacto con los transportistas. Se quería mejorar las condiciones de cobro de bodega para seguir trayendo más flujo de vehículos. Últimamente, se incorporaron nuevas empresas a la gama de clientes. Sabemos bien que había empresas que transportaban diariamente cuatro camiones de ida y cuatro de vuelta, además de las tradicionales empresas Patrón, Rolando y una cantidad más que tienen una flota importantísima. Esto aseguraba el trabajo para todos nosotros. Es una cadena: detrás nuestro vienen los transportistas, los de la Zona Franca, sus operarios, las empresas que nos proveen de elementos, la gente que trabaja en el manipuleo de la mercadería. Nos despertamos sin trabajo y con una perspectiva negra.

Al no haber posibilidad de que esta empresa retome la frecuencia, pretendemos que permita a otra empresa -sabemos que hay otras interesadas- realizar el trabajo que estaba realizando Ferrylineas.

SEÑOR GONZÁLEZ (Luis).- Está en vías de concretarse -quizás en uno o dos años- la idea de llevar el transporte de carga para el puerto de Juan Lacaze. Nosotros ya trabajamos durante trece años en Colonia y en Juan Lacaze conjuntamente. Los despachantes de Colonia no tenemos ningún inconveniente con esto; bienvenido sea el cambio, porque el barco que vendría traería y llevaría cincuenta camiones. Haríamos casi dos viajes y medio más que los que hace Ciudad de Buenos Aires.

A esos efectos, se comenzó a construir un barco en China. A nosotros no nos molestaría que se detuviera el viaje de Ciudad de Buenos Aires si el barco está trabajando en Juan Lacaze. Tendríamos otra fuente de trabajo y podríamos mantener a la oficina y a los puestos de trabajo. Pero ni Juan Lacaze está habilitado ni está el barco. Por tanto, se nos hace muy difícil continuar, porque el único lugar con el que trabajamos es con Zona Franca, de donde sacamos una o dos operaciones por día. Con eso no mantenemos una oficina ni empleados.

En mi caso, entre exportaciones y tránsito que salían para Argentina desde Zona Franca Montevideo, Zona Franca Florida o Zona Franca Libertad y exportaciones de plaza, hacíamos diez, doce o hasta quince facturas. Pero ahora pasamos a hacer dos facturas diarias. No nos da posibilidad de nada.

El 1º de abril tuvimos que mandar al personal al seguro de paro. Quedé yo solo en la oficina. Fíjense que si facturo $ 2.000 por día no puedo pagar alquiler, luz ni teléfono.

Desgraciadamente, estamos contra la pared, frente a una situación malísima, y si la solución se demora mucho tiempo, vamos a tener que cerrar porque con lo que se recauda no da para vivir y pagar impuestos.

SEÑOR PRIORI (Edgardo).- En el puerto de Juan Lacaze es necesario hacer algunas refacciones. Según comentarios del armador del buque que se está fabricando, esto va a llevar un año y medio o quizás dos. Nosotros no podemos esperar ese tiempo. Necesitamos una solución ahora.

SEÑORA SANTALLA (Mercedes).- Agradezco que nos hayan dejado participar como representantes por el departamento de Colonia, acompañando a esta gente que viene a plantear una situación muy difícil. Se preveía que podía pasar esto. Sabemos extraoficialmente que el empresario tomó esta decisión ante las continuas observaciones del lado argentino vinculadas con la reparación del barco, que no estaba cumpliendo. Además, tenía que pagar impuestos en el puerto de Buenos Aires. Por estos motivos, el empresario decidió, por su cuenta, cerrar la vía fluvial del pasaje de Colonia- Buenos Aires.Los despachantes de aduana presentaron la situación que se generó en su trabajo y que abarca a varias personas y, además, la empresa tiene veintiuna personas que trabajan directamente en el barco, que también han sido enviadas al seguro de paro.

En Juan Lacaze hace muchos años que se está por reformar el puerto, que es de carga, que tendría que estar funcionando pero no lo está. En ese sentido, estamos todos esperanzados en el barco que se está construyendo, que va a demorar más de un año y medio en quedar terminado. No obstante, también nos interesan las obras y nos gustaría que esta Comisión nos asesore en cuanto a qué trámites se pueden hacer para que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas nos informe sobre cuánto va a durar la obra. Hay que tener en cuenta que no solo se trata de la fabricación del barco, sino de la obra que hay que hacer en el puerto.

SEÑOR ROSELLI (Edmundo).- Agradezco a la Comisión por recibirnos y aceptar que estemos acá. También agradezco al diputado Laffluf que una noche en la que estábamos reunidos con despachantes, camioneros y empresarios, atendió el teléfono y enseguida se preocupó por la situación e hizo las gestiones para que esta delegación del departamento de Colonia concurriera hoy a la Comisión.

Colonia está viviendo un momento muy difícil en cuanto a trabajo. Todos sabemos que Ecolat cerró. Además, la planta de Montes del Plata terminó su obra y no hay mucha gente trabajando. En ese sentido, si anexamos otro problema, quizás la situación del departamento de Colonia se complique.

Como dijo la diputada Santalla, parar las actividades fue una decisión que se tomó del otro lado de la orilla. A mí me parece que no podemos dejar la conectividad sin funcionar. Pienso que la empresa tendría que seguir funcionando hasta que la empresa china termine de construir el barco que va para Juan Lacaze. El puerto de esa zona es interesante y puede ser una alternativa, pero tengo entendido que no se han hecho las obras para recibir al nuevo buque. O sea que si hay que esperar un año y medio o dos para tener el nuevo buque y, además, hacer las obras a efectos de recibir la carga y descarga de camiones pesados, se va a ir mucho tiempo.

Esta gente está muy agradecida con la empresa Ferrylineas, porque Colonia y la zona franca han crecido gracias a ella. No obstante, plantean la alternativa de una nueva línea o que esta línea siga funcionando hasta que quede pronto el nuevo barco.

SEÑOR PRIOR (Edgardo).- Entrego el comunicado de Ferrylineas que es tan escueto como el tiempo que nos dieron, ya que en cuatro días desapareció el trabajo de cuarenta años.

SEÑOR PRESIDENTE.- Leo la nota que está fechada el 14 de marzo de 2016: "Por intermedio de la presente ponemos en vuestro conocimiento que la empresa armadora del buque 'Ciudad de Buenos Aires', Ferrylineas Argentinas S.A., informándolos a ustedes la cancelación de toda la operativa del mencionado buque, a partir del arribo del puerto de Colonia, del día viernes 18 de marzo de 2016".

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Escuchamos atentamente el planteo de la delegación de transportistas y despachantes de aduana de Colonia y compartimos la preocupación que tienen, así como la que manifiestan los diputados del departamento que nos están acompañando, por la situación que genera.

En ese sentido, me quedaron algunas dudas. Según entendí de la exposición que se hizo, el barco tendría objeciones en Argentina debido a ciertas reparaciones y problemas impositivos en la vecina orilla. He visto el barco y sé que tiene varios años, y me gustaría saber si las autoridades uruguayas tienen la misma exigencia en cuanto a las reparaciones. Es decir que quisiera saber si del lado uruguayo existe el mismo problema o se

trata de exigencias distintas. Este no es un tema menor, porque no es la primera vez que pasa que las exigencias no son las mismas de un lado y del otro

Por otra parte, con relación a los problemas impositivos, quisiera saber si al cerrar el servicio a Colonia, la empresa cierra totalmente la operativa o mantiene algún tipo de operativa en otro lado.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Saludo a la delegación y a los diputados del departamento de Colonia que nos acompañan.

Tengo varias preguntas para poder entender el asunto y ver por dónde podemos transitar para buscar soluciones.

Recién se leyó la carta que presentó la empresa diciendo que cesaba el traslado de camiones desde el puerto de Colonia al de Buenos Aires y viceversa, y que a partir del 18 de marzo se terminaba con esa operativa. Yo quisiera saber si desde esa fecha hasta ahora han tenido contacto con la empresa para ver en qué situación está y si les dieron explicaciones además de la escueta carta que nos presentaron.

Asimismo, se dijo que hay empresas interesadas y quisiera saber los nombres para poder sondear si hay interés o no y si se trata de empresas argentinas o uruguayas.

Además, quisiera saber quién tendría que dar los permisos a una nueva empresa. Es decir si es competencia de las autoridades argentinas o de las uruguayas.

Por otra parte, se dijo que el barco que se va a construir tiene capacidad para trasladar cincuenta camiones. En ese sentido, quisiera saber quién está construyendo el barco o si solo se trata de un proyecto. Se mencionó a una empresa china, pero precisamos más datos para poder trabajar en el asunto.

También es fundamental saber cuánta gente perdió el trabajo o tiene peligro de perderlo. Se mencionaron despachantes de aduana y la diputada Santalla dijo que había veintiún trabajadores de la empresa, pero quisiera saber la cifra total.

Además, se habló de las obras que se deben realizar en el puerto de Juan Lacaze para que pueda operar el nuevo buque. Nos gustaría saber si hay algún dato más, porque hemos invitado a la Comisión al Ministro de Transporte y Obras Públicas y sería una buena oportunidad para pedir información sobre las obras del puerto de Juan Lacaze y los accesos para la playa de camiones.

SEÑOR CHARREAU (Fabián).- Cuando el buque tiene bandera argentina, el que controla el buque es Argentina. El Ciudad de Buenos Aires tiene bandera argentina, o sea que si bien Uruguay puede supervisar, la responsabilidad en cuanto a permisos, etcétera es de la Armada argentina. Si el buque tuviera bandera uruguaya, serían los técnicos uruguayos los que darían los permisos, que son muchos porque se necesita una gran cantidad de certificados.

La línea de Juan Lacaze se acreditó en febrero y la empresa tiene un plazo de dos años para armar el buque, aunque sabemos que va a demorar un año y medio. Entonces, hay un desfasaje de un año y medio sin buque de carga, entre la paralización del Ciudad de Buenos Aires en Colonia y el comienzo de las actividades del nuevo buque.

SEÑOR TIERNO (Martín).- ¿Se acreditó ante las autoridades argentinas?

SEÑOR CHARREAU (Fabián).- No; se acreditó ante las autoridades uruguayas, porque el buque de Juan Lacaze se está armando en China pero tendrá bandera y tripulación uruguaya.

Hay algo que quiero aclarar que no fue consultado por los diputados, pero considero que es importante. Los despachantes y transportistas nos preocupamos porque el buque consiga nuevos clientes. En ese sentido, habíamos conseguido nuevos clientes que estaban haciendo una operativa bastante grande, debido a que para llegar a Fray Bentos los camiones tienen que hacer el recorrido por las rutas argentinas con custodia armada porque sufren robos. Por eso, Colonia seduce a muchas empresas ya que el cruce es rápido puesto que

embarcan de noche y llegan al otro día de mañana, y se van antes del mediodía. Además, no hay riesgo ni costo en cuanto a seguridad. Por eso Colonia es tan importante.

SEÑOR GONZÁLEZ (Luis Eduardo).- Sabemos la empresa llegó a un acuerdo con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, es decir que ya está autorizado y están esperando hacer escalonadamente las obras. Nosotros tenemos esperanzas y deseos de que eso se concrete para beneficio de Juan Lacaze, de Colonia y de todo el departamento porque ayuda a un montón de gente. Si mañana los camiones dejaran de transitar por la Ruta Nacional Nº 1 o por parte de ella se afectarán las gomerías y demás; son pequeñas cosas que se van achicando.

Como dijo el compañero, la habilitación es autorizada por Uruguay; en cuanto al personal que nosotros perdemos en Colonia, como decimos en la carta, serían alrededor de cien personas, directa o indirectamente.

Por otro lado, en cuanto a los accesos a Juan Lacaze, la diputada debe saber que luego del depósito de madera de la Fábrica Nacional de Papel hicieron una calle para tránsito pesado. Yo pienso que el día que venga el barco quizás se pueda mejorar un poco, pero si entran los camiones para la Fábrica Nacional de Papel llevando los rolos de madera demuestra que ya hay algo encaminado.

SEÑOR TIERNO (Martín).- Quisiera saber si tuvieron contacto con alguien de la empresa.

SEÑOR GONZÁLEZ (Luis Eduardo).- Sí. Estuvimos con el señor gerente Herman Ernst, quien nos dijo que la ola lo pasó, es decir, que a él el tema también lo tomó por sorpresa. Quince días antes, a nosotros nos llamaron y nos reunimos con él en el puerto de Colonia, en la oficina de Buquebús, para incrementar la cantidad de camiones. Le solicitamos que pusieran algo de su parte como, por ejemplo, bajar el precio de la bodega. Arreglamos, entonces, que al que viajaba en el día o dentro de las cuarenta y ocho horas le rebajaban US$ 100 o US$ 150 la bodega. En ese momento, eso generó un incrementado.

Luego fui a preguntarle por qué si se había incrementado y mejorado, de buenas a primeras, se paró el barco y se cortó la luz como si hubiera reventado un transformador que no había forma de encender. Estamos tratando de hablar con él, pero aparentemente por lo que nos da a entender no tiene poder de decisión para ayudarnos ni para hacer fuerza en ese sentido.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Bienvenidos y gracias por visitarnos.

Creo que con lo que ustedes nos han informado nos hicimos una composición de lugar. De todos modos, mi pregunta apunta hacia lo último que se señalaba. En el estado de situación actual, ¿cuál ven ustedes que pueda ser una alternativa mientras tanto, es decir, hasta que se dé esta opción aparentemente viable en Juan Lacaze? Hay un tiempo; si el empresario no está dispuesto ¿cuál sería, desde el punto de vista de ustedes una solución para mantener la operativa en este tiempo? Digo esto para que nosotros, como comisión, sepamos en qué podemos ayudar; porque, en definitiva, si está encaminado lo que preguntaba el señor diputado Tierno, si está confirmado que se está armando el buque y si eso se va a dar sería una solución, pero ¿hay alguna opción inmediata? Si el empresario no tiene interés o no quiere encararlo y en la medida que los problemas del buque tampoco tienen que ver con decisiones de Uruguay, ¿cómo se podría solucionar?

SEÑOR PRESIDENTE.- Complemento la pregunta del señor diputado Adrián Peña. Ustedes hablaron de que había trabas del lado argentino: ¿cuáles son?

Además, ¿a la empresa le cierra el negocio?

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- En primer lugar, quiero dar la bienvenida a la delegación de Colonia. Me parece sumamente importante que también estén acompañados por legisladores del departamento en un tema que sin dudas debe preocupar a todos porque estamos hablando de un conjunto de puestos de trabajo y de nuestra producción. Por lo tanto, entiendo que es muy importante abordar desde esta Comisión un tema de esta naturaleza.

Tenemos algunas consultas a realizar. Nos gustaría saber, por ejemplo, si ustedes han mantenido algún tipo de contacto con el resto de las autoridades, particularmente, si han mantenido conversaciones con el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o con la Administración Nacional de Puertos y si, a nivel local, han hecho algunas gestiones; me refiero a la Intendencia y a la Junta Departamental.

Mi otra inquietud es sobre el tema de los costos. Una vez que no se cuenta con este transporte fluvial, obviamente, esos camiones tienen que recorrer varios kilómetros para llegar. ¿Por qué puente pasarían estos transportes? ¿Pueden decirnos cuál es el costo de transporte en este buque desde Colonia hasta Buenos Aires? ¿Cuánto significa el incremento para los empresarios uruguayos?

Esos datos vendrían bien como insumos para ver qué gestiones se pueden desarrollar desde esta Comisión.

SEÑORA SANTALLA (Mercedes).- Quiero aclarar, respecto a las preguntas realizadas por el señor diputado Tierno, que la empresa interesada es griega y las reparaciones en el puerto de Juan Lacaze no tienen relación con el tránsito pesado, sino con la parte operativa del puerto, por ejemplo, la rampa que necesita una reparación. No es que no esté en condiciones para tránsito pesado; es la rampa del puerto. Además, quiero comentar que el barco se está haciendo en China.

Esta empresa griega no debe de ser la misma que operaba antiguamente en Juan Lacaze y que se retiró por los mismos motivos, por los requisitos de Argentina, porque era de bandera Argentina.

Pido disculpas, pero me debo retirar para participar de otra Comisión.

Espero que se pueda resolver algo.

Muchas gracias.

SEÑOR PRIORI (Edgardo).- Quiero entregar una carta a los efectos de que sea repartida entre los señores diputados.

Nosotros no podemos llegar a las altas esferas. Hemos contactado a los encargados en Colonia, pero a la cabeza no llegamos.

En cuanto a la pregunta sobre qué opciones tenemos, podemos decir que esperamos que ustedes, que tienen la posibilidad de llegar a lugares donde nosotros no podemos, consulten a los propietarios del buque si la intención es restaurar el servicio, realizando quizás algunas mejoras en la calidad del servicio que presta Uruguay. A pesar de que un buque de bandera argentina no tiene ninguna dificultad, habría que ver qué puede mejorar Uruguay mejore. En cuanto a los certificados exigidos del lado argentino, tenemos entendido que los papeles estaban en regla.

Me permito trasladar la inquietud de lo que es el tránsito por un lado y por otro. Nosotros en la carta decimos que Colonia es reconocida no sólo por el turismo sino como un puerto de carga seguro, en contraposición con otros lugares que transitan los camiones del lado argentino, que no lo son.

Cuando un camión transita del lado argentino con cargas superiores a US$ 100.000 tiene que ir con custodia armada y un séquito de vehículos que lo sigan. En cambio, por Colonia, el camión embarca a las dos de la mañana, llega a Buenos Aires a las cinco y, salvo alguna dificultad aduanera, sobre el mediodía ya está saliendo, dentro de Buenos Aires, a la casa del cliente.

En definitiva, también lo consideramos más barato a pesar del precio de la bodega que, como dije, ya se estaba rebajando por convenio con los transportistas a efectos de que llegara más flujo de camiones, lo que ya se había logrado. Tal vez hicimos llegar la carta a pocos legisladores y no tuvimos el tiempo suficiente para que la leyeran. Allí nosotros explicitamos todo.

Reitero: Colonia tiene ventajas absolutas y los operadores argentinos y clientes argentinos, quieren sí o sí llegar a Colonia. Lo que pasa es que si no hay opción por Colonia, el primer puente por donde cruzar es Fray Bentos. Entonces, no hay opción secundaria. Nosotros no podemos pedirle a la empresa que reanude los servicios pero quizás haya alguien que sepa quién es la persona indicada para mantener una entrevista y ver

la posibilidad de que se renueven la frecuencia. Además, cabía la posibilidad de que tanto Colonia como Juan Lacaze tuvieran el mismo ritmo que hace cinco o seis años. En ese entonces, había dos buques; uno en Juan Lacaze, que viajaba completo; y uno en Colonia, que llegaba a hacer dos viajes. Todo ese flujo se le quitaba al puente pero no porque fuera feo, sino por los costos, la agilidad y, evidentemente, la seguridad.

SEÑOR CHARREAU (Fabián).- Quisiera hacer alguna aclaración.

El señor diputado preguntaba qué era más costoso, si los puentes o el barco. En el caso de algunas mercaderías que vienen por el puente se le exige al cliente un sobreseguro. El camión trae el seguro vial, de responsabilidad civil y de la carga; cuando hay cargas que corren peligro de robo, se les pide un sobreseguro. En cambio, por Colonia no se exige eso, porque embarca allá y acá es supertranquilo. Además, si camión viene por Colonia el transportista cuenta con él de regreso a su empresa un día y medio antes que por el puente. Si uno viene por el puente, entre el traslado, el despacho, bajar a Montevideo, descargar, cargar e irse por arriba, la demora es muchísimo mayor. Yo representaba una empresa que entraba tres camiones todos los días y esos mismos camiones iban cargados para Buenos Aires. Estaban llegando al otro día que habían embarcado. A las 7 de la mañana estaban en Buenos Aires, o sea que también está el costo de contar con un camión un día y medio antes. Quería hacer esa aclaración.

En cuanto a la seguridad, al barco se le había pedido del lado Argentino que contara con lo relativo al Senasa, y el barco lo solucionó. También se le había pedido un escáner, que no lo había conseguido; sin embargo, de a poquito, el barco iba solucionando algunas cosas que le iban pidiendo. Lo raro de todo esto es que los transportistas nos reunimos con las autoridades del buque quince días antes de que pararan y se llegó a un arreglo económico por el precio de las bodegas. Si usted va a parar un barco, no se va a reunir con transportistas quince días antes para llegar a un arreglo.

(Diálogos)

SEÑOR PRESIDENTE.- Nosotros no podemos convocar a los empresarios pero sí podemos recibirlos si nos piden una reunión. Tal vez ustedes podrían contactarlos para que nos hagan el planteo.

Recién se habló de una reunión de negociación por los costos. No sé si la empresa tiene algún condicionamiento en cuanto a que el negocio le cierre o no.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Pública agradece vuestra presencia.

(Se retira de Sala la delegación de despachantes de Aduana, representantes de empresas de transporte y usuarios de Zona Franca de Colonia, afectados al Comercio Exterior con la República Argentina)

——La nota presentada será repartida entre los integrantes de la Comisión.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Creo que, de acuerdo con nuestras potestades, podemos articular con diferentes organismos a los efectos de abordar este tema, que es bastante complejo.

Existe la necesidad de generar los vínculos necesarios con las autoridades de Argentina, por ejemplo, con nuestros pares de la comisión de transporte para plantear nuestra preocupación.

Obviamente, como planteaba el señor diputado Tierno, podríamos mantener contacto con nuestro ministro de Transporte y Obras Públicas para conocer cuáles son las gestiones. Como muy bien planteaba el presidente, el objetivo es contribuir desde esta Comisión para encontrar una salida a la situación preocupante que viven estas cien personas en Colonia.

SEÑOR PRESIDENTE.- También podríamos establecer contacto con el embajador Lescano en Argentina para ver si nos puede hacer el puente con alguna comisión vinculada a este tema, a los efectos de tener una reunión y ver cuál es la solución.

Asimismo, me parece que tendríamos que recibir a la empresa. Recién decían que el propietario es López Mena; lo podríamos convocar o esperar a que nos solicite una entrevista. Tal vez, por la urgencia del tema lo

podemos convocar nosotros.

(¡Apoyados!)

——Por otra parte, hay un proyecto presentado por el señor diputado Adrián Peña sobre el sistema de cobro electrónico de pasaje en el transporte público de pasajeros. Supongo que todos los señores diputados lo tienen en su poder.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Presentamos el proyecto y a los pocos días surgió desde el Poder Ejecutivo la decisión, que es de público conocimiento, en relación a dejar de usar efectivo en los taxis, dada la situación actual. Los motivos que me llevaron a presentar el proyecto son los mismos que motivaron la decisión del Poder Ejecutivo. No sé si la idea es tratarlo ahora

En ese proyecto planteamos suprimir el uso de efectivo de las unidades de transporte, no solo del taxi.

SEÑOR PRESIDENTE.- Este es un tema sobre el que se dará una discusión interesante, sobre todo a nivel nacional.

Una cosa es programar esto para Montevideo y otra hacerlo para todo el país, donde las condiciones son bastante diferentes. No sé si los señores diputados quieren tratar el proyecto ahora.

SEÑOR CARBALLO (Felipe).- Sin duda, este no es un tema nuevo; por lo menos, viene del período anterior y está relacionado con a algunas leyes que hemos aprobado, como la de bancarización.

Compartimos la preocupación que tiene el señor diputado Adrián Peña en relación a este tema, pero queremos ser muy francos: hoy no estamos en condiciones de profundizar en la discusión de esta iniciativa porque nos genera algunas dudas y tenemos necesidad de contar con información sobre cómo se van a desarrollar o a aplicar este tipo de medidas a través de un decreto que el Poder Ejecutivo ha anunciado que se va a poner en funcionamiento en el transcurso de las próximas semanas. En cada uno de los decretos se legisla para todo el país. A nosotros nos surgen preocupaciones en cuanto a cómo se encaminaría esto a nivel de todo el país, fundamentalmente, en el interior. Por este motivo, se hace necesario contar con toda la información posible. En las próximas horas, vamos a mantener una reunión con parte del equipo económico para saber cuáles son las medidas que refieren al retiro del efectivo, no solamente del transporte, sino también de las estaciones de servicio.

Por otra parte, nos surge la duda en cuanto a si debería ser la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas la que asesore al plenario sobre este proyecto.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Compartimos la inquietud del señor diputado Adrián Peña y varios de los aspectos de lo que ha planteado el señor diputado Carballo.

Sería bueno tratar el tema en una sesión agendada para ello, a los efectos de venir con todos los elementos necesarios.

Es muy interesante el tema. Tenemos ejemplos cercanos. Muy cerca de aquí, en la ciudad de Buenos Aires, se ha implementado con éxito en el transporte urbano de pasajeros un sistema de cobro por tarjeta; allí se castiga a quien paga con efectivo; se puede pagar en efectivo, pero el boleto cuesta el doble. Además, los obligan a pagar con monedas, que son muy difíciles de conseguir en Buenos Aires. Se ha hecho todo para instar a que la gente tenga una tarjeta de pago, que es muy fácil de recargar en distintos lugares de la ciudad. Es un tema de absoluta vigencia y sería bueno dar la discusión con los elementos del caso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Queda planteado el tema. En las próximas sesiones, luego de que cada señor diputado haya hecho las consultas necesarias, trataremos de abordar el proyecto.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Estoy de acuerdo con lo planteado por los señores diputados. Creo que son todos puntos interesantes.

En el proyecto establecemos un plazo para la reglamentación de la ley y para su aplicación, de forma tal de generar las condiciones que permitan la accesibilidad de todos al sistema.

Creo que hay puntos señalados por el señor diputado Carballo y por el señor diputado Olaizola que son interesantes y deben ser profundizados; además, deberíamos contar con algún otro tipo de informe que pueda enriquecer el proyecto. Como cualquier iniciativa que uno presenta -más en la condición de minoría-, es un proyecto abierto desde el espíritu, pero también desde la negociación, para agregarle o quitarle algo, de forma tal que pueda ser aprobado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Nos llegó una nota sobre una exposición escrita y un planteo que realizó en Cámara el señor diputado Nicolás Olivera. Se trata de una exposición relativa al puente Paso de los Molles sobre el Río Queguay, que tiene ciento dos años de construido y que está habilitado para 10.000 kilos. Como exintendente, me gustaría decir que esto sucede en todo el país. En el medio rural, los puentes fueron construidos cuando los camiones llevaban 8.000 kilos o 10.000 kilos. Para cubrirse en caso de accidente, las Intendencias salvan su responsabilidad poniendo adelante un cartel que dice: "Prohibido pasar con más de 10.000 kilos".

En otro orden, tenemos el tema que refiere al transporte de los estudiantes de Paso de la Arena.

Por otro lado, enviamos al ministro todos los temas aprobados, a fin de mantener con él las reuniones que fueran necesarias. Por lo tanto, estamos a la espera de una respuesta.

Asimismo, ayer se volvió a reclamar -hoy se hará nuevamente- el plan quinquenal de obras, que es algo que queremos conocer, a fin de solicitar una entrevista con el Congreso de Intendentes.

Quisiera aclarar que este tema fue enviado a todos los destinos que fueron mencionados en la Comisión: al Consejo de Educación Secundaria, a los municipios correspondientes y a los ministerios.

Por último, quisiera informar que recibimos un pedido de audiencia, en forma urgente, de parte de Raincoop. En realidad, para recibir a esta delegación, necesariamente, deberemos realizar una sesión extraordinaria, la que -si todos los señores diputados están de acuerdo- se podría llevar a cabo el próximo miércoles.

(Apoyados)

——Además, a los efectos de no sesionar solamente para recibir a esta delegación, creo que podríamos convocar al empresario López Mena. En ese sentido, desde la presidencia trataríamos de contactarnos con nuestro embajador en Argentina, el doctor Lescano -que se encuentra en Buenos Aires-, a los efectos de comentarle el tema y saber si nos puede aportar algún otro dato.

SEÑOR PEÑA (Adrián).- Quisiera saber si existe la posibilidad de realizar dicha sesión el día martes.

SEÑOR PRESIDENTE.- En lo personal no tengo ningún inconveniente.

(Diálogos)

——Entonces, llevaremos a cabo dicha sesión el próximo miércoles, a la hora 12.

En ese sentido, la secretaría cursará la invitación a Raincoop y a la otra empresa mencionada.

SEÑOR CAGGIANI (Daniel).- En realidad, la nota por medio de la cual los cooperativistas de Raincoop solicitan una audiencia a esta Comisión fue envidada por cooperativistas aislados. Por supuesto, la comisión no tiene ningún inconveniente en recibirlos, ya que ha recibido a cuanta persona ha querido venir a plantear las diferentes situaciones que se presentan en la esfera del transporte. De todos modos, sería interesante que se informara a la empresa de la situación y se consultara si algunas otras personas desean concurrir. En realidad, creo que sería bueno que la directiva de la empresa asistiera a dicha sesión.

Además, según pude leer, la carta está firmada por cooperativistas -seguramente deben tener acciones en la cooperativa- que no son parte de la directiva. Por lo tanto, sería interesante que también se cursara la invitación a los integrantes de la directiva.

SEÑOR PRESIDENTE.- La nota enviada dice lo siguiente: "Nos dirigimos a usted con el fin de solicitar una audiencia en la comisión que usted preside en forma grave y urgente, somos socios cooperativistas de la empresa de transporte -Raincoop- (Rápido Internacional Cooperativo).

El motivo es la crisis social y económica de público conocimiento que estamos atravesando 600 familias cooperativistas y 60 empleados. […]"

Esta nota está firmada por tres personas, la señora Sonia Peña, Guarda Cooperativista; la señora Pascualina Santoro, Inspectora Cooperativista, y el señor Ronlad Rodríguez, Micrero.

Entonces, si todos están de acuerdo con el planteo realizado por el señor diputado Caggiani, también se cursará una invitación al directorio de la empresa, que será recibido en forma separada de los cooperativistas que enviaron la nota.

(Apoyados)

——Se levanta la reunión.